

**Luftverkehrsabkommen  
zwischen der Österreichischen Bundesregierung  
und  
der Regierung der Argentinischen Republik**

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Argentinischen Republik, nachstehend als die Vertragsparteien bezeichnet;

Als Parteien des am 7. Dezember 1944 zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, und

Vom Wunsche geleitet, eine Vereinbarung zum Zwecke der Einrichtung eines planmäßigen Flugverkehrs zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus abzuschließen,

Haben Folgendes vereinbart:

**Artikel 1**  
**Begriffsbestimmungen**

Im Rahmen dieses Abkommens, sofern der Zusammenhang nicht etwas anderes erfordert:

(a) bedeutet der Begriff "Konvention" das am 7. Dezember 1944 in Chicago geschlossene

Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt<sup>1</sup> und schließt jeden gemäß Artikel 90 der Konvention angenommenen Anhang sowie alle Änderungen der Anhänge oder der Konvention gemäß Artikel 90 und 94 ein, sofern diese Anhänge und Änderungen von beiden Vertragsparteien angenommen wurden;

- (b) bedeutet der Begriff "Luftfahrtbehörden" im Falle der Argentinischen Republik das Ministerium für Planung, öffentliche Investitionen und Dienstleistungen - Verkehrssekretariat - Unterstaatssekretariat für gewerbliche Luftfahrt, im Falle der Österreichischen Bundesregierung das Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und im Falle der Regierung oder in beiden Fällen jede sonstige Behörde, die zur Wahrnehmung der von den genannten Luftfahrtbehörden ausgeübten Funktionen gesetzlich befugt ist;
- (c) bedeutet der Begriff "namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen" jedes Fluglinienunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei gegenüber schriftlich namhaft gemacht hat, und das gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens autorisiert wurde, die vereinbarten Flugdienste auf den festgelegten Flugstrecken in Übereinstimmung mit Absatz (1) von Artikel 2 dieses Abkommens zu betreiben;
- (d) haben die Begriffe "Hoheitsgebiet", "Flugdienst", "internationaler Flugdienst", "Fluglinienunternehmen" und "nichtgewerbliche Landung" jene Bedeutungen, die ihnen in den Artikeln 2 und 96 der Konvention jeweils zugewiesen werden;
- (e) bedeutet der Begriff "Kapazität" mit Bezug auf vereinbarte Flugdienste die verfügbare Sitzkapazität der für diese Dienste eingesetzten Luftfahrzeuge, multipliziert mit der mit diesen Luftfahrzeugen betriebenen Frequenz über einen bestimmten Zeitraum auf einer Strecke oder Teilstrecke;
- (f) bedeutet der Begriff "Tarif" die Preise oder Gebühren, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht zu bezahlen sind (ausschließlich Vergütung und Konditionen für die Beförderung von Post) sowie die Konditionen, zu denen diese Preise und Gebühren gelten, einschließlich Provisionen, die bei der Beförderung für Agenturleistungen zu entrichten sind, Gebühren und Konditionen für Zusatzleistungen der besagten Beförderung, die von Fluglinienunternehmen angeboten werden, sowie

---

<sup>1</sup> Kundgemacht in BGBl. Nr. 97/1949, zuletzt geändert durch BGBl. III Nr. 115/2008.

etwaige erhebliche Vorteile, die in Zusammenhang mit der Beförderung erwachsen;

(g) bedeutet der Begriff "Anhang" den Anhang zu diesem Abkommen, gegebenenfalls in der gemäß den Bestimmungen von Artikel 21 dieses Abkommens geänderten Form. Der Anhang ist fester Bestandteil dieses Abkommens und alle Bezugnahmen auf das Abkommen beinhalten auch den Anhang, ausgenommen sofern ausdrücklich anders vereinbart.

(h) bedeutet der Begriff "LACAC" die Lateinamerikanische Zivilluftfahrtkommission.

## **Artikel 2**

### **Verkehrsrechte**

(1) Jede Vertragspartei gewährt der jeweils anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen angeführten Rechte zum Zwecke der Einrichtung und des Betriebs internationaler Flugdienste durch ein oder mehrere namhaft gemachte Fluglinienunternehmen auf den im entsprechenden Abschnitt des Anhangs genannten Strecken. Solche Flugdienste und Flugstrecken werden nachstehend als "vereinbarte Flugdienste" bzw. "festgelegte Flugstrecken" bezeichnet.

(2) Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens kommt/kommen das/die namhaft gemachte/n Fluglinienunternehmen einer jeden Vertragspartei beim Betrieb der vereinbarten Flugdienste auf den festgelegten Flugstrecken in den Genuss der nachstehend angeführten Rechte:

(a) Das Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;

(b) Im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei nichtgewerbliche Landungen durchzuführen;

(c) Im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei an den im Anhang näher genannten Punkten Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, separat oder gemeinsam, aufzunehmen oder abzusetzen, welche/s für Punkte im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei bestimmt ist/sind oder von dort kommt/kommen; und

(d) Im Hoheitsgebiet der Drittländer an den im Anhang näher genannten Punkten Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, separat oder gemeinsam,

aufzunehmen oder abzusetzen, welche/s für Punkte im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei bestimmt ist/sind oder von dort kommt/kommen, wie im Anhang ausgeführt.

- (3) Die Fluglinienunternehmen einer jeden Vertragspartei, ausgenommen die gemäß Artikel 3 dieses Abkommens namhaft gemachten, kommen außerdem in den Genuss der in Absatz (2) (a) und (b) dieses Artikels genannten Rechte.
- (4) Keine Bestimmung in Absatz (2) dieses Artikels ist dahingehend auszulegen, dass dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei das Recht eingeräumt wird, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.

### **Artikel 3**

#### **Namhaftmachung und Betriebsbewilligung**

- (1) Jede Vertragspartei hat das Recht, ein oder mehrere Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Flugdienste zur anderen Vertragspartei namhaft zu machen sowie die Namhaftmachung eines Fluglinienunternehmens zurückzuziehen oder ein anderes Fluglinienunternehmen für ein zuvor namhaft gemachtes einzusetzen. Eine solche Namhaftmachung erfolgt durch schriftliche Benachrichtigung zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien auf diplomatischem Wege.
- (2) Die Luftfahrtbehörden, welche die Benachrichtigung über die Namhaftmachung erhalten haben, haben dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei, vorbehaltlich der Bestimmungen von Absatz (3) und (4) dieses Artikels die benötigten Betriebsbewilligungen unverzüglich zu erteilen.
- (3) Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von dem durch die jeweils andere Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen verlangen, den Nachweis zu erbringen, dass es qualifiziert ist, die durch die Gesetze und Verordnungen vorgeschriebenen Bedingungen, die von den besagten Behörden im Einklang mit den Bestimmungen der Konvention auf den Betrieb internationaler Flugdienste angewandt werden, zu erfüllen.

(4) Die Luftfahrtbehörden einer jeden Vertragspartei haben das Recht, die Annahme der Namhaftmachung eines Fluglinienunternehmens abzulehnen und die Erteilung der in Absatz (2) dieses Artikels genannten Betriebsbewilligung zu verweigern, oder jene Bedingungen aufzuerlegen, die sie für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens genannten Rechte für erforderlich halten, sofern der Vertragspartei nicht der Nachweis vorliegt, dass:

(a) im Falle eines von der Republik Österreich namhaft gemachten  
Fluglinienunternehmens

- (i) das Fluglinienunternehmen im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft niedergelassen ist und über eine gültige Betriebslizenz nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft verfügt; und
- (ii) die wirksame gesetzliche Kontrolle des Fluglinienunternehmens vom EU-Mitgliedsstaat, der für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberscheines zuständig ist, ausgeübt und aufrechterhalten wird, und dass die zuständigen Luftfahrtbehörden in der Namhaftmachung klar genannt werden;
- (iii) das Fluglinienunternehmen direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Republik Österreich und/oder von Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft und/oder Staatsangehörigen der besagten Staaten steht und wirksam von diesen kontrolliert wird

(b) im Falle eines von der Argentinischen Republik namhaft gemachten  
Fluglinienunternehmens

- (i) das Fluglinienunternehmen im Hoheitsgebiet der Argentinischen Republik niedergelassen ist, dort seinen Hauptgeschäftssitz hat und über einen gültigen Luftverkehrsbetreiberschein (AOC) nach argentinischem Recht verfügt; und
- (ii) von der Argentinischen Republik eine wirksame gesetzliche Kontrolle des Fluglinienunternehmens ausgeübt und aufrechterhalten wird;
- (iii) soweit dies nach argentinischem Recht zulässig ist, das Fluglinienunternehmen direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Argentinischen Republik

und/oder von Staatsangehörigen der Argentinischen Republik und/oder anderer LACAC Mitgliedsstaaten und/oder von Staatsangehörigen der besagten Staaten steht und von diesen wirksam kontrolliert wird.

- (5) Ist ein Fluglinienunternehmen im Einklang mit diesem Artikel namhaft gemacht und zugelassen worden, so kann es die vereinbarten Flugdienste, für die es namhaft gemacht wurde, zur Gänze oder teilweise betreiben; unter der Voraussetzung, dass gemäß den Bestimmungen der Artikel 12 und 16 dieses Abkommens festgelegte Tarife und Flugpläne im Hinblick auf diese Flugdienste in Kraft sind.

#### **Artikel 4**

##### **Widerruf und Aussetzung der Betriebsbewilligung**

- (1) Die Luftfahrtbehörden einer jeden Vertragspartei haben das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens genannten Rechte des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der jeweils anderen Vertragspartei auszusetzen oder jene Bedingungen, ob vorübergehend oder dauerhaft, aufzuerlegen, die sie für die Ausübung der besagten Rechte für erforderlich halten, wenn:
- (a) im Falle eines von der Republik Österreich namhaft gemachten Fluglinienunternehmens
- (i) das Fluglinienunternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich im Rahmen des Vertrages über die Errichtung der Europäischen Gemeinschaft gegründet wurde oder über keine gültige Betriebslizenz nach Europäischem Gemeinschaftsrecht verfügt; oder
  - (ii) die wirksame gesetzliche Kontrolle des Fluglinienunternehmens nicht vom EU-Mitgliedsstaat, der für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberscheines zuständig ist, ausgeübt und aufrechterhalten wird, oder die zuständigen Luftfahrtbehörden in der Namhaftmachung nicht klar genannt werden;
  - (iii) das Fluglinienunternehmen nicht im Eigentum der Republik Österreich und/oder anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und/oder Staatsangehörigen der besagten Staaten steht und von diesen nicht wirksam

kontrolliert wird.

- (iv) das Fluglinienunternehmen bereits im Rahmen eines bilateralen Abkommens zwischen der Argentinischen Republik und einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft zum Betrieb zugelassen ist, und wenn es durch Ausübung der Verkehrsrechte gemäß dem vorliegenden Abkommen auf einer Flugstrecke, welche einen Punkt in diesem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft beinhaltet, die durch das bilaterale Abkommen zwischen der Argentinischen Republik und diesem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft auferlegten Beschränkungen der Verkehrsrechte umgehen würde; oder
  - (v) das Fluglinienunternehmen über einen von einem Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft ausgestellten Luftverkehrsbetreiberschein (AOC) verfügt, wobei zwischen diesem Mitgliedsstaat und der Argentinischen Republik kein bilaterales Abkommen besteht, und dieser Staat einem von der Argentinischen Republik namhaft gemachten Fluglinienunternehmen Verkehrsrechte verweigert hat;
- (b) im Falle eines von der Argentinischen Republik namhaft gemachten Fluglinienunternehmens
- (i) das Fluglinienunternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Argentinischen Republik niedergelassen ist und dort nicht seinen Hauptgeschäftssitz hat oder über keinen gültigen Luftverkehrsbetreiberschein (AOC) nach argentinischem Recht verfügt; oder
  - (ii) von der Argentinischen Republik keine wirksame gesetzliche Kontrolle des Fluglinienunternehmens ausgeübt oder aufrechterhalten wird; oder
  - (iii) das Fluglinienunternehmen nicht im Eigentum der Argentinischen Republik oder von Staatsangehörigen der Argentinischen Republik steht und wirksam von diesen kontrolliert wird, oder, soweit dies nach argentinischem Recht zulässig ist, das Fluglinienunternehmen nicht im Eigentum anderer LACAC - Mitgliedsstaaten oder von Staatsangehörigen dieser Staaten steht;
  - (iv) das Fluglinienunternehmen im Rahmen eines bilateralen Abkommens zwischen

- der Republik Österreich und einem anderen LACAC - Mitgliedsstaat bereits zum Betrieb zugelassen ist und durch Ausübung der Rechte gemäß dem vorliegenden Abkommen auf einer Flugstrecke, die einen Punkt in diesen anderen LACAC - Mitgliedsstaat beinhaltet, durch das besagte andere Abkommen auferlegte Einschränkungen der Verkehrsrechte umgehen würde;
- (v) das Fluglinienunternehmen über einen von einem LACAC - Mitgliedsstaat ausgestellten Luftverkehrsbetreiberschein (AOC) verfügt, wobei kein bilaterales Abkommen mit der Republik Österreich besteht, und dieser Staat einem von der Republik Österreich namhaft gemachten Fluglinienunternehmen Verkehrsrechte verweigert hat;
- (c) ein Fluglinienunternehmen gegenüber den die besagten Rechte gewährenden Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei nicht nachweist, dass es in der Lage ist, die Bedingungen gemäß den Gesetzen und Verordnungen, die von diesen Behörden im Einklang mit den Bestimmungen der Konvention angewandt werden, zu erfüllen;  
oder
- (d) ein Fluglinienunternehmen es sonst verabsäumt, die vereinbarten Flugdienste im Einklang mit den in diesem Abkommen vorgesehenen Bedingungen zu betreiben.
- (2) Sofern keine unverzüglichen Maßnahmen erforderlich sind, um weitere Verletzungen der oben genannten Gesetze und Bestimmungen zu verhindern, werden die in Absatz (1) dieses Artikels angeführten Rechte erst nach Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ausgeübt. Sofern zwischen den Luftfahrtbehörden keine anders lautenden Vereinbarungen getroffen werden, beginnen die besagten Beratungen zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien innerhalb von sechzig (60) Tagen nach dem Datum der seitens einer Luftfahrtbehörde erfolgten Anfrage.

## **Artikel 5**

### **Anwendung von Gesetzen, Vorschriften und Verfahren**

- (1) Bei der Einreise in das, dem Aufenthalt im oder der Ausreise aus dem Hoheitsgebiet einer Vertragspartei sind die im Hoheitsgebiet geltenden Gesetze, Vorschriften und Verfahren bezüglich Betrieb und Navigation von Luftfahrzeugen durch die

Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei einzuhalten.

- (2) Die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei geltenden Gesetze, Vorschriften und Verfahren bezüglich Zulassung zu, Aufenthalt in, Transit durch oder Ausreise aus deren Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern, Gepäck und Fracht einschließlich Post, etwa Gesetze, Vorschriften und Verfahren bezüglich Einreise, Ausreise, Einwanderung, Reisepässe, Zölle, Devisen, Quarantäne, Gesundheits-, Veterinär- oder Hygienemaßnahmen, gelten für Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Gepäck, Fracht und Post, die vom Luftfahrzeug des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, bei der Einreise in das oder der Ausreise aus dem oder dem Aufenthalt im Hoheitsgebiet der besagten Vertragspartei.
- (3) Bei Anwendung der Zoll-, Quarantäne- und ähnlichen Bestimmungen, die in ihrem Hoheitsgebiet in Kraft sind, ist keine Vertragspartei berechtigt, ihr eigenes oder ein sonstiges Fluglinienunternehmen gegenüber einem Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei, das ähnliche internationale Flugdienste betreibt, bevorzugt zu behandeln.

## **Artikel 6**

### **Sicherheit der Luftfahrt**

- (1) Im Einklang mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der zivilen Luftfahrt vor widerrechtlichen Störungen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist.
- (2) Die Vertragsparteien haben insbesondere folgende Bestimmungen einzuhalten: das Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen<sup>2</sup>, unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963, das Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen<sup>3</sup>, unterzeichnet in Den Haag am 16. Dezember 1970, das Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit

---

<sup>2</sup> Kundgemacht in BGBl. Nr. 247/1974.

<sup>3</sup> Kundgemacht in BGBl. Nr. 249/1974.

der Zivilluftfahrt<sup>4</sup>, unterzeichnet in Montreal am 23. September 1971, und das Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen<sup>5</sup>, unterzeichnet in Montreal am 24. Februar 1988, das Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens<sup>6</sup>, unterzeichnet in Montreal am 1. März 1991, sowie alle sonstigen multilateralen Abkommen über die Sicherheit der Luftfahrt, welche für beide Vertragsparteien verbindlich sind.

- (3) Die Vertragsparteien haben über entsprechende Aufforderung einander jede erforderliche Unterstützung zukommen zu lassen, um die widerrechtliche Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit der besagten Luftfahrzeuge, ihrer Passagiere und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.
- (4) Die Vertragsparteien haben in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) festgelegten und als Anhänge zur Konvention bezeichneten Luftfahrtsicherheitsbestimmungen zu handeln, sofern die besagten Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie haben von Luftfahrzeugbetreibern, die in ihrem Hoheitsgebiet eingetragen sind, oder ihren Hauptsitz oder ständigen Wohnsitz im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder, im Falle der Republik Österreich, von Luftfahrzeugbetreibern, die im Rahmen des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft in ihrem Hoheitsgebiet gegründet werden und über gültige Betriebslizenzen gemäß Recht der Europäischen Gemeinschaft verfügen, sowie von Flughafenbetreibern in ihrem Hoheitsgebiet zu verlangen, dass sie die besagten Luftfahrtsicherheitsbestimmungen einhalten.
- (5) Beide Vertragsparteien kommen überein, dass ihre Luftfahrzeugbetreiber dazu zu verpflichten sind, bei der Einreise in das, der Ausreise aus dem oder dem Verweilen im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei die Luftfahrtsicherheitsbestimmungen gemäß dem im besagten Land geltenden Recht, im Falle der Republik Österreich

---

<sup>4</sup> Kundgemacht in BGBl. Nr. 248/1974.

<sup>5</sup> Kundgemacht in BGBl. Nr. 63/1990.

<sup>6</sup> Kundgemacht in BGBl. III Nr. 135/1999.

einschließlich dem Recht der Europäischen Gemeinschaft, einzuhalten.

- (6) Jede Vertragspartei hat sicherzustellen, dass innerhalb ihres Hoheitsgebiets geeignete Maßnahmen wirksam angewandt werden, um das Luftfahrzeug zu schützen und Fluggäste, Besatzungsmitglieder, die von ihnen mitgeführten Gegenstände, das Gepäck, die Fracht und die Bordvorräte vor und während des Einsteigens bzw. Beladens einer Kontrolle zu unterziehen.
- (7) Die Vertragsparteien werden auch jedes Ersuchen der jeweils anderen Vertragspartei bezüglich angemessener Sicherheitsvorkehrungen bei besonderen Bedrohungen wohlwollend behandeln.
- (8) Bei Eintreten eines Vorfalles oder Androhung der widerrechtlichen Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge oder sonstiger widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit dieser Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen haben die Vertragsparteien einander durch einen erleichterten Informationsfluss und sonstige geeignete Maßnahmen zur schnellen und sicheren Beendigung eines derartigen Vorfalles oder einer derartigen Bedrohung zu unterstützen.
- (9) Hat eine Vertragspartei triftige Gründe anzunehmen, dass die andere Vertragspartei von den Luftfahrtsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abgewichen ist, so können die Luftfahrtbehörden der besagten Vertragspartei unverzügliche Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen. Die Nichterzielung einer zufrieden stellenden Einigung innerhalb eines (1) Monats nach dem Datum der Anfrage gilt als Grund für die Anwendung von Artikel 4 dieses Abkommens. In schwerwiegenden Notfällen ist jede Vertragspartei berechtigt, vor Ablauf eines Monats vorläufige Maßnahmen zu ergreifen.

### **Artikel 7**

#### **Flugsicherheit**

- (1) Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Lizenzen, die gemäß den Vorschriften und Regelungen einer Vertragspartei ausgestellt wurden oder Gültigkeit erlangt haben, einschließlich im Falle der Republik Österreich, der Gesetze und Regelungen der Europäischen Gemeinschaft, sind, sofern sie noch gültig sind, von der

anderen Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Flugdienste anzuerkennen, vorausgesetzt diese Zeugnisse und Lizenzen entsprechen wenigstens den Mindeststandards gemäß der Konvention.

- (2) Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Lizenzen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der jeweils anderen Vertragspartei oder vom anderen Staat verliehen wurden, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet zu verweigern.
- (3) Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die Sicherheitsstandards in allen Bereichen bezüglich Flugzeugbesatzung, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb, welche von der anderen Vertragspartei übernommen wurden, verlangen. Diese Beratungen haben innerhalb von dreißig (30) Tagen nach der Anfrage zu erfolgen.
- (4) Wenn eine Vertragspartei nach derartigen Beratungen zu der Erkenntnis gelangt, dass die andere Vertragspartei in irgendeinem Bereich jene Sicherheitsstandards nicht wirksam aufrechterhält und anwendet, wie sie wenigstens den zu dieser Zeit gemäß der Konvention festgelegten Mindeststandards entsprechen, so hat die erste Vertragspartei die jeweils andere Vertragspartei entsprechend zu informieren, ebenso wie über die Schritte, die für nötig erachtet werden, um diesen Mindeststandards zu entsprechen, und die andere Vertragspartei hat entsprechende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Das Nichtergreifen geeigneter Maßnahmen seitens der anderen Vertragspartei innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder eines längeren einvernehmlich vereinbarten Zeitraums gilt als Grund für die Anwendung von Artikel 4 dieses Abkommens.
- (5) Unbeschadet der in Artikel 33 der Konvention genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes von oder - im Rahmen eines Mietvertrages - im Namen eines oder mehrerer Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei für Flugdienste in das oder aus dem Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei betriebene Luftfahrzeug während seines Verweilens im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einer Überprüfung durch die bevollmächtigten Vertreter der anderen Vertragspartei an Bord und rund um das Luftfahrzeug unterzogen werden kann, um sowohl die Gültigkeit der Papiere des Luftfahrzeugs und der Besatzungsmitglieder als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu kontrollieren (in diesem Artikel als „Vorfeldinspektion“ bezeichnet), sofern dies nicht zu einer ungebührlichen Verzögerung

führt.

- (6) Sollte eine derartige Vorfeldinspektion oder sollten mehrere Vorfeldinspektionen Anlass geben zu:
- (a) ernststen Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu dieser Zeit in Übereinstimmung mit der Konvention festgelegten Mindeststandards entspricht, oder
  - (b) ernststen Bedenken, dass es keine wirksame Wahrung und Anwendung der zur fraglichen Zeit gemäß der Konvention festgelegten Sicherheitsstandards gibt,
- so steht es der die Inspektion durchführenden Vertragspartei im Sinne von Artikel 33 der Konvention zu, daraus zu schließen, dass die Anforderungen, im Rahmen derer das Zeugnis bzw. die Lizenzen für das Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeugs ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, bzw. die Auflagen für den Betrieb des Luftfahrzeugs nicht wenigstens den gemäß der Konvention festgelegten Mindeststandards entsprechen.
- (7) Falls der Zutritt zum Zweck der Durchführung einer Vorfeldinspektion eines vom oder im Namen des Fluglinienunternehmens einer Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeugs gemäß Absatz (5) oben vom Vertreter dieses/dieser Fluglinienunternehmen/s verwehrt wird, steht es der anderen Vertragspartei frei, daraus zu schließen, dass dies zu ernststen Bedenken gemäß Absatz (6) oben Anlass gibt, und die in diesem Absatz genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.
- (8) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung eines oder mehrerer Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich für den Fall auszusetzen oder abzuändern, dass die erste Vertragspartei zu dem Schluss kommt, sei es aufgrund einer oder mehrerer Vorfeldinspektionen, aufgrund von Beratungen oder aus einem anderen Grund, dass eine sofortige Maßnahme für die Sicherheit des Flugbetriebs erforderlich ist.
- (9) Jede Maßnahme einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den oben genannten Absätzen (4) oder (8) wird beendet, sobald der Grund für die Ergreifung dieser Maßnahme wegfällt.
- (10) Sofern die Republik Österreich ein Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat,

dessen gesetzliche Kontrolle von einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft ausgeübt und aufrechterhalten wird, gelten die Rechte der anderen Vertragspartei gemäß diesem Artikel gleichermaßen im Hinblick auf die Übernahme, Ausübung oder Wahrung der Sicherheitsstandards durch den anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft sowie im Hinblick auf die Betriebsbewilligung dieses Fluglinienunternehmens.

### **Artikel 8**

#### **Zollbestimmungen, Abgaben und Steuern**

- (1) Die von den durch die Parteien namhaft gemachten Fluglinienunternehmen auf internationalen Flugstrecken betriebenen Luftfahrzeuge sowie deren übliche Ausrüstung, Treib- und Schmierstoffvorräte sowie Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke und Tabak), die sich an Bord dieser Luftfahrzeuge befinden, sind bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Inspektionsgebühren und sonstigen Abgaben oder Steuern befreit, vorausgesetzt diese Ausrüstung und Vorräte verbleiben bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeugs.
- (2) Weiters sind von diesen Abgaben und Steuern, mit Ausnahme der für die erbrachte Dienstleistung zu entrichtenden Entgelte, befreit:
  - (a) Bordvorräte innerhalb der von den Behörden einer Partei festgesetzten Grenzen, die im Hoheitsgebiet diese Partei an Bord genommen werden und zur Verwendung an Bord der auf einer festgelegten Flugstrecke der anderen Partei eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind;
  - (b) Ersatzteile, die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei zum Zwecke der Wartung oder Reparatur von Luftfahrzeugen eingeführt werden, die von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Partei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden;
  - (c) Treib- und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Partei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte während des Fluges über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen

wurden, verwendet werden sollen.

Es kann verlangt werden, dass das in den Unterabsätzen (a), (b) und (c) oben genannte Material unter Zollaufsicht oder Zollkontrolle bleibt.

- (3) Die übliche Bordausrüstung sowie das Material und die Vorräte, die sich an Bord der Luftfahrzeuge einer Partei befinden, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Partei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Partei abgeladen werden. In jedem Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder anderweitigen Verfügung im Einklang mit den Zollvorschriften unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.
- (4) Keine Bestimmung dieses Abkommens hindert die Argentinische Republik daran, auf nicht diskriminierender Basis Steuern, Abgaben oder Gebühren auf Treibstoff einzuheben, der in ihrem Hoheitsgebiet zur Verwendung in Luftfahrzeugen eines namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der Republik Österreich bereit gestellt wird, die Flugstrecken zwischen einem Punkt im Hoheitsgebiet der Argentinischen Republik und einem anderen Mitgliedsstaat der LACAC bedienen.
- (5) Keine Bestimmung dieses Abkommens hindert die Republik Österreich daran, auf nicht diskriminierender Basis Steuern, Abgaben oder Gebühren auf Treibstoff einzuheben, der in ihrem Hoheitsgebiet zur Verwendung in Luftfahrzeugen eines namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der Argentinischen Republik bereit gestellt wird, die Flugstrecken zwischen einem Punkt im Hoheitsgebiet der Republik Österreich und einem anderen Punkt im Hoheitsgebiet der Republik Österreich oder im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedsstaates der Europäischen Gemeinschaft bedienen.

### **Artikel 9**

#### **Nutzung von Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen**

- (1) Jede Vertragspartei hat sich darum zu bemühen und sicherzustellen, dass Nutzungsgebühren, die den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei von ihren zuständigen Behörden auferlegt werden bzw. deren Auferlegung von den zuständigen Behörden erlaubt wird, gerecht und angemessen sind. Sie haben auf vernünftigen wirtschaftlichen Prinzipien zu basieren.
- (2) Gebühren für die Nutzung von Flughafen- und Navigationseinrichtungen sowie

Dienstleistungen, die den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei von einer Vertragspartei angeboten werden, dürfen nicht höher sein als jene, die von ihren nationalen Luftfahrzeugen bezahlt wurden, die internationale Linienstrecken bedienen.

### **Artikel 10**

#### **Transit**

Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post im direkten Transitverkehr über das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei, sofern sie den für diesen Zweck vorgesehenen Flughafenbereich nicht verlassen, werden lediglich einer vereinfachten Kontrolle unterzogen, ausgenommen im Hinblick auf die Sicherheitsbestimmungen gemäß Artikel 6 dieses Abkommens und im Hinblick auf die Verhinderung von Gewalt, Luftpiraterie und den Handel mit Drogen und psychotropen Substanzen. Gepäck und Fracht im Transit ist von Zoll- und anderen Gebühren befreit.

### **Artikel 11**

#### **Verkauf von Dienstleistungen und Überweisung von Geldern**

- (1) Im Einklang mit den jeweiligen nationalen Gesetzen und Vorschriften sind die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei berechtigt, ihre Luftverkehrsdienstleistungen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei direkt oder nach ihrem Ermessen über Vertretungen frei zu verkaufen, und es steht jedem frei, diese Beförderungsleistungen in der lokalen Währung oder in einer frei konvertierbaren Währung, die üblicherweise von Banken in dem besagten Hoheitsgebiet gekauft wird, zu kaufen.
- (2) Die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Vertragsparteien sind berechtigt, den Überschuss der Einnahmen gegenüber den lokalen Aufwendungen, der im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verdient wurde, im Einklang mit den geltenden Devisenbestimmungen in eine frei konvertierbare Währung zu konvertieren und in ihr Heimathoheitsgebiet zu überweisen. Konvertierung und Überweisung erfolgen ohne Einschränkungen zu dem am Tage der Überweisung für derartige Transaktionen geltenden Devisenmarktkurs. Falls kein allgemein übliches

Devisenmarktkurssystem eingerichtet ist, erfolgen Konvertierung und Überweisung ohne Einschränkungen auf der Grundlage des am Datum der Überweisung geltenden offiziellen Wechselkurses. Die eigentliche Überweisung erfolgt ohne Verzögerung und unterliegt keinerlei Gebühren ausgenommen den üblichen Bearbeitungsgebühren, die von Banken für derartige Transaktionen verrechnet werden.

- (3) Falls Zahlungen zwischen den Vertragsparteien einer besonderen Vereinbarung unterliegen, gilt die besagte Vereinbarung.

## **Artikel 12**

### **Tarife**

- (1) Die vom namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei anzuwendenden Tarife für Dienste gemäß diesem Abkommen werden in angemessener Höhe festgelegt, wobei alle relevanten Faktoren gebührend berücksichtigt werden, darunter die Interessen der Nutzer, die Betriebskosten, die Merkmale des Flugdienstes (etwa Standards bezüglich Geschwindigkeit und Unterbringung), Provisionssätze, angemessene Gewinnspannen, die Tarife anderer Fluglinienunternehmen und sonstige kaufmännische Überlegungen hinsichtlich des Marktes.
- (2) Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien werden jene Tarife als nicht akzeptabel bewerten, die ungebührlich diskriminierend, unangemessen hoch oder restriktiv sind, weil eine beherrschende Stellung missbraucht wurde, oder künstlich niedrig aufgrund direkter oder indirekter Beihilfen oder Zuwendungen, oder welche zu einem Preis-Dumping führen.
- (3) Keine Luftfahrtbehörde beider Vertragsparteien wird ihre namhaft gemachten Fluglinienunternehmen anhalten, sich mit anderen Fluglinienunternehmen abzusprechen, bevor sie Tarife zur Genehmigung einreichen.
- (4) Falls dies verlangt wird bzw. über Aufforderung der Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei sind die Tarife von einem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgesehenen Datum ihrer Einführung einzureichen. Die Luftfahrtbehörden können die für Einfach- oder Rückflugtickets zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien eingereichten Tarife

genehmigen oder ablehnen, sofern die Beförderung in ihrem eigenen Hoheitsgebiet ihren Ausgang nimmt.

Wenn ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei einen Tarif bei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei einreicht, von deren Hoheitsgebiet aus der Tarif angewendet werden soll, so gilt der Tarif als genehmigt, sofern die Luftfahrtbehörden der letzteren Vertragspartei nicht innerhalb von vierzehn (14) Tagen nach Erhalt der Eingabe dem einreichenden Fluglinienunternehmen eine schriftliche Mitteilung über die Ablehnung zustellen.

Bei Genehmigung von Tarifen können die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei ihrer Genehmigung jene Ablauffristen auferlegen, die sie für angemessen halten. Wenn ein Tarif ein Ablaufdatum hat, so bleibt er bis zu diesem Datum in Kraft, sofern er nicht von dem/den betroffenen Fluglinienunternehmen zurückgezogen wird, bzw. sofern nicht vor Ablauf der Gültigkeitsfrist ein Ersatztarif eingereicht und genehmigt wird.

- (5) Keine Luftfahrtbehörde ist berechtigt, einseitige Maßnahmen zur Verhinderung des Inkrafttretens vorgeschlagener Tarife oder des Weiterbestands wirksamer Tarife für die Beförderung zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien zu ergreifen, sofern die Beförderung im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ihren Ausgang nimmt.
- (6) Auf Wunsch hat das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei über die Tarife für Beförderungen, die im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei ihren Ausgang nehmen, über die festgelegten Flugstrecken in die Drittländer zu informieren.
- (7) Ungeachtet Absatz (5) oben haben die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei, sofern sie glauben, dass ein Tarif für die Beförderung in ihr Hoheitsgebiet unter die in Absatz (2) oben beschriebenen Kategorien fällt, die Luftfahrtbehörden und das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei so bald wie möglich, jedoch spätestens innerhalb von vierzehn (14) Tagen nach dem Datum des Erhalts der Eingabe über ihre Missbilligung in Kenntnis zu setzen.
- (8) Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien verlangen keine Einreichung zwecks Genehmigung für Frachtbeförderungstarife zwischen Punkten in den Hoheitsgebieten

der Vertragsparteien, allerdings haben die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen diese spätestens vierzehn (14) Tage vor dem vorgesehenen Datum der Einführung bei den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien zum Zwecke der Beurteilung gemäß Absatz (2) und (7) dieses Artikels registrieren zu lassen. Sofern nicht innerhalb von acht (8) Tagen nach der Registrierung ein ablehnender Bescheid der Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Frachtbeförderung ihren Ausgang nimmt, bezüglich der oben genannten Frachttarife beim namhaft gemachten Fluglinienunternehmen eingeht, tritt der besagte registrierte Frachttarif am genannten Datum seiner Einführung in Kraft.

- (9) Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können jederzeit Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei über die Anwendung der Bestimmungen dieses Artikels verlangen. Diese Beratungen sind spätestens dreißig (30) Tage nach Erhalt der entsprechenden Anfrage abzuhalten. Wenn keine Einigung erzielt wird, ist die Entscheidung der Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Beförderung ihren Ausgang nimmt, maßgeblich.
- (10) Unbeschadet der Bestimmungen dieses Artikels unterliegen die von dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Argentinischen Republik für eine Beförderung zur Gänze innerhalb der Europäischen Gemeinschaft zu verrechnenden Tarife dem Recht der Europäischen Gemeinschaft, und die von dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Republik Österreich für die Beförderung zwischen dem Hoheitsgebiet der Argentinischen Republik und einem anderen LACAC - Mitgliedsstaat zu verrechnenden Tarife unterliegen den argentinischen Rechtsvorschriften.
- (11) Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei haben das Recht, Verletzungen von Tarifen und Geschäftsbedingungen, die von einem Fluglinienunternehmen, einem Fluggast oder Spediteur, einem Reiseveranstalter oder Luftfrachtführer begangen werden, zu untersuchen.

### **Artikel 13**

#### **Kapazität**

- (1) Jede Partei gibt den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der jeweils anderen Partei in gerechter und gleicher Weise Gelegenheit, hinsichtlich des durch dieses

Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs miteinander in Wettbewerb zu treten.

- (2) Beim Betrieb der vereinbarten Flugdienste haben die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer jeden Vertragspartei die Interessen der namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei zu berücksichtigen, um die von letzteren zur Gänze oder teilweise auf denselben Flugstrecken erbrachten Dienste nicht ungebührlich zu beeinträchtigen.
- (3) Die vereinbarten Flugdienste, die von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Vertragsparteien betrieben werden, haben sich stark an den Anforderungen der Öffentlichkeit bezüglich Beförderung auf den festgelegten Flugstrecken zu orientieren und haben primär auf die Bereitstellung, zu einem vernünftigen Auslastungsfaktor, geeigneter Kapazitäten für den derzeitigen und geschätzten zukünftigen Bedarf an Beförderungsleistungen für Fluggäste und/oder Fracht, einschließlich Post, aus dem oder in das Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche das Fluglinienunternehmen namhaft macht, abzielen. Die Bereitstellung von Beförderungsleistungen für Fluggäste und/oder Fracht, einschließlich Post, die sowohl an Bord genommen als auch an Punkten auf den festgelegten Strecken in den Hoheitsgebieten anderer Staaten abgeladen werden als in jenem, der das Fluglinienunternehmen namhaft macht, erfolgt im Einklang mit den allgemeinen Grundsätzen, dass die Kapazität Folgendem entsprechen soll:
  - (a) dem Beförderungsbedarf in bzw. aus dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat;
  - (b) dem Beförderungsbedarf des Gebiets, durch das die vereinbarten Flugdienste geführt werden, unter Berücksichtigung anderer Beförderungsdienste, die von Fluglinienunternehmen der das Gebiet umfassenden Staaten eingerichtet wurden; und
  - (c) den Anforderungen eines durchgehenden Flugbetriebs.
- (4) Unbeschadet der obigen Ausführungen ist die Kapazität zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien zu vereinbaren.

#### **Artikel 14**

### **Wechsel des Luftfahrzeugs**

- (1) Jedes namhaft gemachte Fluglinienunternehmen kann auf alle Flügen auf den vereinbarten Flugdiensten und nach eigenem Ermessen die Luftfahrzeuge im Vertragsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei oder an einem Punkt entlang der festgelegten Flugstrecken wechseln, vorausgesetzt:
  - (a) die nach dem Punkt des Luftfahrzeugwechsels eingesetzten Luftfahrzeuge werden in Abstimmung mit den ankommenden oder abgehenden Luftfahrzeugen, je nach Situation, geplant;
  - (b) dass bei Luftfahrzeugwechsel im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei und wenn mehr als ein Luftfahrzeug über den Punkt des Wechsels hinaus betrieben wird, maximal ein derartiges Luftfahrzeug von gleicher Größe und keines größer als das Luftfahrzeug sein darf, das in der dritten und vierten Luftfreiheit eingesetzt wird.
- (2) Für den Zweck des Luftfahrzeugwechsels kann ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen seine eigene Ausrüstung sowie, vorbehaltlich der nationalen Regelungen, gemietete Ausrüstung verwenden und kann im Rahmen gewerblicher Vereinbarungen mit einem anderen Fluglinienunternehmen, wie in Artikel 15 ausgeführt, operieren.
- (3) Ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen kann unterschiedliche oder identische Flugnummern für Sektoren seines Luftfahrzeugwechsels verwenden.

### **Artikel 15**

#### **Code-Sharing**

- (1) Für den Betrieb oder das Bereithalten von Flugdiensten auf den festgelegten Flugstrecken kann jedes namhaft gemachte Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei Code-Sharing- und Blocked-Space-Vereinbarungen (vertragliche Abnahme von Teilkapazitäten) abschließen mit:
  - (a) einem oder mehreren Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei;
  - (b) einem oder mehreren Fluglinienunternehmen einer dritten Partei. Sollte die besagte dritte Partei vergleichbare Vereinbarungen zwischen den

Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei und anderen Fluglinienunternehmen für Flugdienste in, aus und über das besagte Drittland nicht autorisieren oder erlauben, so haben die Luftfahrtbehörden der betroffenen Vertragspartei das Recht, derartige Vereinbarungen nicht zu akzeptieren.

- (2) Die obigen Bestimmungen unterliegen jedoch der Bedingung, dass alle Fluglinienunternehmen in diesen Vereinbarungen:
- (a) über die zugrunde liegenden Verkehrsrechte verfügen und den Grundsätzen dieses Abkommens entsprechen;
  - (b) der Auflage für derartige Vereinbarungen seitens der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien entsprechen, und
  - (c) den Konsumenten angemessene Informationen bezüglich der besagten Code-Sharing- und Blocked-Space-Vereinbarungen liefern.
- (3) Die Code-Sharing-Fluglinienunternehmen müssen die vorgeschlagenen Code-Sharing- und Blocked-Space-Vereinbarungen spätestens sechzig (60) Tage vor ihrer vorgesehenen Einführung bei den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien einreichen. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der betreffenden Luftfahrtbehörde verkürzt werden. Die besagten Code-Sharing- und Blocked-Space-Vereinbarungen unterliegen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien.

## **Artikel 16**

### **Flugpläne**

- (1) Ein von einer Vertragspartei namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen hat spätestens dreißig (30) Tage im Voraus den Flugplan seiner beabsichtigten Flugdienste bei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei zur Genehmigung vorzulegen, wobei die Frequenz, der Luftfahrzeugtyp, die Flugzeiten, Anordnung und Anzahl der Sitze, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen sollen, sowie der Gültigkeitszeitraum des Flugplans anzugeben sind. Das gleiche Verfahren gilt für etwaige Änderungen des Flugplans. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der betreffenden Luftfahrtbehörde verkürzt werden.

- (2) Wenn ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen zusätzliche Flüge neben den in den Flugplänen bereits angeführten betreiben möchte, hat es bei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei um Bewilligung anzusuchen. Dieses Ansuchen ist in der Regel mindestens zwei (2) Arbeitstage vor Betrieb der besagten Flüge vorzulegen.

### **Artikel 17**

#### **Vertretung der Fluglinienunternehmen**

- (1) Dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei ist es auf gegenseitiger Basis gestattet, seinen Vertreter sowie kaufmännisches, technisches und sonstiges spezialisiertes Personal, das nach menschlichem Ermessen für den Betrieb der vereinbarten Flugdienste erforderlich ist, in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu entsenden und dort zu belassen.
- (2) Vertreter und Personal unterliegen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei geltenden Gesetzen und Vorschriften.
- (3) Vorbehaltlich der geltenden Gesetze und Vorschriften im jeweiligen Hoheitsgebiet haben die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beider Vertragsparteien das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ein oder mehrere Büros zur Förderung des Luftverkehrs und des Verkaufs der Luftbeförderungsleistungen einzurichten.

### **Artikel 18**

#### **Bodenabfertigung**

Vorbehaltlich der Gesetze und Vorschriften jeder Vertragspartei, im Falle der Republik Österreich einschließlich des Rechts der Europäischen Gemeinschaft, verfügt jedes namhaft gemachte Fluglinienunternehmen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei über das Recht, seine eigene Bodenabfertigung (Selbstabfertigung) durchzuführen oder wahlweise über das Recht, unter autorisierten Dienstleistern, die Bodenabfertigungsdienste ganz oder zum Teil erbringen, auszuwählen. Wenn solche Gesetze und Vorschriften eine Selbstabfertigung einschränken oder ausschließen, und wenn kein wirksamer Wettbewerb zwischen Leistungsanbietern besteht, die Bodenabfertigungsleistungen bereitstellen, wird hinsichtlich des Zuganges zu

Selbstabfertigungs- und Bodenabfertigungsleistungen, die von einem oder mehreren Dienstleistern bereit gestellt werden, jedes namhaft gemachte Fluglinienunternehmen auf nicht diskriminierende Weise behandelt.

### **Artikel 19**

#### **Beistellung von Informationen**

Die Luftfahrtbehörden und die Fluglinienunternehmen einer jeden Vertragspartei haben den Luftfahrtbehörden der jeweils anderen Vertragspartei auf Wunsch periodische statistische Unterlagen oder ähnliche Informationen im Zusammenhang mit dem Beförderungsvolumen des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens auf den in diesem Abkommen festgelegten Flugstrecken zur Verfügung zu stellen, soweit dies nach menschlichem Ermessen zur Überprüfung des Betriebs der vereinbarten Flugdienste erforderlich ist.

### **Artikel 20**

#### **Beratungen**

- (1) Im Geiste einer engen Zusammenarbeit sollten die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit miteinander kommunizieren, entweder durch Besprechungen oder mittels Korrespondenz, um eine enge Kooperation in allen die Umsetzung dieses Abkommens betreffenden Angelegenheiten zu gewährleisten.
- (2) Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen zu einem mit diesem Abkommen zusammenhängenden Problem verlangen. Diese Beratungen beginnen innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen ab dem Datum der Zustellung der Anfrage durch die andere Vertragspartei, soweit zwischen den Vertragsparteien nichts Anderes vereinbart wurde.

### **Artikel 21**

#### **Änderungen**

- (1) Wenn es eine der Vertragsparteien für wünschenswert erachtet, eine Bestimmung dieses Abkommens abzuändern, so tritt die besagte Änderung, sofern sie tatsächlich vereinbart wird, in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander durch einen

diplomatischen Notenwechsel über die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Verfahren informiert haben. Die besagte Änderung tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Datum in Kraft, an dem die beiden Parteien einander durch einen diplomatischen Notenwechsel darüber in Kenntnis gesetzt haben, dass die Anforderungen für deren Inkrafttreten im Rahmen der jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt wurden.

- (2) Änderungen des Anhangs dieses Vertrages können direkt zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Derartige Änderungen treten am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Datum in Kraft, an dem die beiden Parteien einander durch einen diplomatischen Notenwechsel darüber in Kenntnis gesetzt haben, dass die Anforderungen für deren Inkrafttreten im Rahmen ihrer jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt wurden.
- (3) Falls ein allgemeines multilaterales Abkommen über den internationalen Luftverkehr in Kraft tritt, das die Beziehungen zwischen den beiden Vertragsparteien beeinflusst, so ist das vorliegende Abkommen so abzuändern, dass es den Bestimmungen des besagten multilateralen Abkommens entspricht, sofern dessen Bestimmungen von beiden Vertragsparteien akzeptiert wurden.

## **Artikel 22**

### **Beilegung von Meinungsverschiedenheiten**

- (1) Falls zwischen den Vertragsparteien Streitigkeiten bezüglich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens und seiner Anhänge entstehen, haben die Vertragsparteien zunächst zu versuchen, diese auf dem Verhandlungswege beizulegen.
- (2) Wenn die Vertragsparteien durch Verhandlung keine Einigung erzielen, können sie vereinbaren, den Streit einer bestimmten Person oder einem bestimmten Gremium zur Entscheidung übertragen, oder der Streit kann auf Wunsch einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt werden, wobei je ein Schiedsrichter von jeder Vertragspartei benannt und der dritte von den beiden derart benannten Schiedsrichtern bestellt wird. Jede Vertragspartei hat innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen nach dem Datum des Erhalts einer Mitteilung durch eine Vertragspartei von der jeweils anderen auf diplomatischem Wege, worin um eine schiedsgerichtliche Beilegung des Streits ersucht wird, einen

Schiedsrichter zu bestellen, und der dritte Schiedsrichter ist innerhalb von weiteren sechzig (60) Tagen zu bestellen. Wenn eine der Vertragsparteien innerhalb der genannten Frist keinen Schiedsrichter bestellt, oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der genannten Frist bestellt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von jeder Partei ersucht werden, je nach Situation einen oder mehrere Schiedsrichter zu bestellen.

In einem solchen Fall hat der dritte Schiedsrichter Staatsangehöriger eines Drittstaates zu sein und fungiert als Vorsitzender des Schiedsgerichts.

- (3) Die Vertragsparteien verpflichten sich, jede gemäß Absatz (2) dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen.
- (4) Solange eine Vertragspartei oder das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei die gemäß Absatz (2) dieses Artikels ergangene Entscheidung nicht befolgt, kann die andere Vertragspartei Rechte oder Vorrechte einschränken, aussetzen oder widerrufen, die sie der säumigen Vertragspartei kraft dieses Abkommens eingeräumt hat.
- (5) Jede Vertragspartei hat die Kosten des von ihr bestellten Schiedsrichters selbst zu tragen. Die verbleibenden Kosten des Schiedsgerichts werden zu gleichen Teilen von den Vertragsparteien getragen.

### **Artikel 23**

#### **Registrierung**

Dieses Abkommen und jede Abänderung desselben sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu registrieren.

### **Artikel 24**

#### **Beendigung**

Jede der Vertragsparteien kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Wege ihren Entschluss bekannt geben, das vorliegende Abkommen zu kündigen. Eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zur Kenntnis zu bringen. In einem solchen Fall tritt das Abkommen zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Eintreffens der Kündigung seitens

der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraums einvernehmlich zurückgezogen wird. Bei Nichtvorliegen einer Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei gilt die Kündigung vierzehn (14) Tage nach Eingang der Kündigung bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation als eingegangen.

### **Artikel 25**

#### **Inkrafttreten**

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Datum in Kraft, an dem die beiden Parteien einander in einem diplomatischen Notenwechsel davon in Kenntnis gesetzt haben, dass die Erfordernisse für sein Inkrafttreten nach ihren jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt wurden.

Geschehen zu Buenos Aires am heutigen 9. Mai 2008 in dreifacher Ausfertigung in deutscher, spanischer und englischer Sprache, wobei alle Texte gleichermaßen authentisch sind. Bei abweichenden Auslegungen ist der englische Text maßgeblich.

**Für die Österreichische  
Bundesregierung**

Alfred Gusenbauer m.p.

**Für die Regierung  
der Argentinischen Republik**

Cristina Fernández de Kirchner m.p.

## Anhang

### Abschnitt I

Flugstrecken, die von dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Argentinischen Republik betrieben werden sollen:

Ausgangspunkt	Zwischenpunkte	Bestimmungspunkte	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Argentinischen Republik	Punkte auf dem amerikanischen Kontinent, dem afrikanischen Kontinent und auf dem europäischen Kontinent	Punkte in der Republik Österreich	Punkte auf dem europäischen Kontinent, dem afrikanischen Kontinent und auf dem asiatischen Kontinent

### Abschnitt II

Flugstrecken, die von dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Republik Österreich betrieben werden sollen:

Ausgangspunkt	Zwischenpunkte	Bestimmungspunkte	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Republik Österreich	Punkte auf dem europäischen Kontinent, dem afrikanischen Kontinent und auf dem amerikanischen Kontinent	Punkte in der Argentinischen Republik	Punkte auf dem amerikanischen Kontinent und dem afrikanischen Kontinent

### Anmerkungen:

1. Die Flugstrecken können in beiden Richtungen betrieben werden.
2. Das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen kann es auf beliebigen bzw. allen Flügen unterlassen, einen der oben genannten Punkte anzufliiegen, vorausgesetzt die vereinbarten Flugdienste auf diesen Strecken beginnen an einem Punkt im Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Fluglinienunternehmen namhaft macht.